

R  
96  
Z

2204







# قنال السويس والبحر الأحمر

٤٨٩٧

للصاغ

عبد الرحمن ركني

مدير الشؤون العامة

و

اليوزباشي (ح. ١)

مافظ أبو النشهود

بإدارة العمليات الحربية

الرسالة السادسة في الثقافة العسكرية  
تصدرها إدارة الشؤون العامة بوزارة الدفاع الوطني



## قناة السويس

لا جدال في مكانة قناة السويس كحلقة اتصال بين أوروبا وآسيا فهي أقصر طريق يصل بين الممتلكات البريطانية في الشرق وبريطانيا نفسها . وقد قال بسمارك « Bismark » ، إنها كالعمود الفقري وعلاوة على ذلك فالقناة أهم العوامل الرئيسية في تشكيل سياسة بريطانيا الخارجية وان تسلطها عليها ليفسر ما للانجليز من مكانة متفوقة في الشؤون العالمية ولتقدير قيمة تمسك الانجليز بالقناة يجب أن لا يغيب عن بالنا ذلك المبدأ الاساسي لسياسة بريطانيا الخارجية وهو المحافظة والعمل على استغلال الامبراطورية ، فالهند تعد الحجر الاساسي في الامبراطورية واذا اطمانت انجلترا الى سيادتها هناك فان همها الأول ينحصر في حراستها وتأمينها بجميع الوسائل الممكنة . وقد عرفت انجلترا كيف تستفيد من قوتها البحرية فوضعت يدها على جميع المواقع الاستراتيجية في طريق مواصلاتها التي تربط المحيطين الاطلانطي والهندي واستحوذت على مستعمرة الكاب من الهولنديين عام ١٨٠٦ فضمنت سيادتها على طريق الكاب ثم وضعت يدها على جبل طارق مفتاح البحر المتوسط ( ١٧٠٤ ) ثم على مالطة عام ( ١٨٠٠ ) وقبرص ( ١٨٧٨ ) وباسيلاها على عدن ( ١٨٣٩ ) وجزيرة بريم ( ١٨٤٧ ) والصومال الشمالي ( ١٨٨٤ - ١٨٨٦ ) وسومطرا ( ١٨٨٦ ) حولت البحر الاحمر الى منطقة امان ثم اتفقت مع مصر فضمت أهم حلقة من حلقات المواقع العسكرية ( ١٨٨٢ )

وبذلك ضمنت بريطانيا سيادتها على الطريقين السلطانيين العظيمين الى الشرق ، وهما قناة السويس والكاب

ولقد وجهت حملة نابليون الى مصر عام ١٧٩٨ أنظار انجلترا الى ما لموقع مصر من المقام الاستراتيجى كمرکز هام للدفاع عن الهند فاتبعت سياسة الاحتفاظ بالامبراطورية العثمانية وعدم الاضرار بها وتوثيق الصلة بين السلطان العثمانى والوالى المصرى . وكان أهم أسباب تلك السياسة خوف انجلترا من روسيا التى قد تضع يدها على تركيا وثبت قدمها فى البحر المتوسط فتسيطر على العالم الاسلامى وتعرض طريق المواصلات الى الهند للخطر . فلبث هذه الاعتبارات الامبراطورية عملت انجلترا على مقاومة النفوذ الفرنسى فى مصر واقتنع رجال السياسة البريطانيون بأن سياسة استقلال الامبراطورية العثمانية وسلامة أراضيها أمر حيوى لا مندوحة عنه لسلامة الاملاك الانجليزية فى الشرق

وبينما كانت انجلترا تبذل كل نفوذها لعرقلة مشروع شق قناة السويس كانت قد صممت على أن لا تدع أية فرصة لأية دولة ، لاسيما فرنسا لأن يكون لها المقام الأول فى البلاد المصرية . فخاية الهند كما قلنا تقتضى أن تكون جميع المنافذ الموصلة اليها فى أيدى انجليزية . ولما تسلم « فردنان دلسبس » امتياز القناة ظلت معارضة انجلترا لها قوية واستمرت فى خطة المقاومة اثني عشر عاما . وبالرغم من كل مساعيها فى تلك الناحية تم شق القناة وواجهت بريطانيا الأمر الواقع فوجدت فى إنشائها ما لا يطاق لموقعها ، مما سلطانيا أقصر ما يؤدى الى امبراطورية الهند



يقع في قبضة أجنبية ومصدر ازعاج لرجال الامبراطورية ، كذلك وجد رجال ملاحظتها غضاضة في العمل مع شركة فرنسية وهم الذين يقبضون على نواصى الحركة التجارية ، وأصبح عليهم أن يدفعوا ضرائب المرور الثقيلة ويتبعوا تعليمات شركة القناة وينفذوها بكل دقة

ومن هنا نشأت الحماسة لشراء أسهم الخديو اسماعيل باشا ليكون لانجلترا صوت مسموع في إدارة القناة . وعلى الرغم من أنها أصبحت أكبر مساهم فيها لم تخضع القناة لمراقبتها بل استمرت فرنسية كما استمر النفوذ الفرنسى في مصر قويا . ولكن انجلترا استطاعت بعد أعوام أن تضع يدها بلباقة على أهم موقع جغرافى في العالم وضمنت مراقبة القناة الفعلية . ولما أصبح لانجلترا النفوذ السامى في مصر اتبعت سياسة أخرى تجاه الباب العالى . فقد كانت فيما قبل راغبة في المحافظة على الرجل المريض ، وهو مشرف على الموت . أما اليوم فعادت لاتعيا به لأنها نالت ما ربه ولم ترفى بقاء تركيا ضمنا ضروريا لحماية الهند وغدت السياسة الانجليزية ترى مصلحتها في فك الصلة التى تربط السلطان بالخديو

وكانت انجلترا قد خطت الخطوة الاولى في هذا السيل بتأييد تلك السياسة فنعت الباب العالى من إرسال تجريدة عسكرية لاختاد الثورة العراقية عام ١٨٨٢ وتظاهرت بأنها ستؤدى تلك المهمة بقواتها الانجليزية وثبتت عرش الخديو ثم جاءت حملة استرجاع السودان عام ١٨٩٦ فلم تظهر فى الميادين العسكرية سوى الجنود المصرية والانجليزية وتمت الاتفاقية المصرية الانجليزية فى يناير سنة ١٨٩٩ وكان تركيا لم يكن

لها دخل مطلقا ! فكانت هذه الأعمال دلائل قوية على أن إنجلترا حلت محل تركيا في نفودها بمصر ، ثم كان المسلك الشاذ الذى أتبعته إنجلترا في مسألة حادث العقبة عام ١٩٠٦ ودلت نتائجه على أن إنجلترا قد أصبحت صاحبة الكلمة العليا في مصر

### أهمية موقع مصر

كانت لمصر مكانة استراتيجية خلال كل العصور التى مرت بها ، ولقد قال نابليون ذات مرة : من يكون صاحب مصر يكون سيد الهند ، وكانت حملته على مصر عام ١٧٩٨ تهديدا لا يمكن لإنجلترا أن تنساه ولما شقت القناة أصبحت مصر بحكم الطبع ذات أهمية عظمى لإنجلترا وأصبح واضحا جدا أن الدولة التى تسيطر على مصر لا بد لها من أن تسيطر على القناة أيضا وذكر ادوارد ديبسى (١) : ان مصر من ضروريات الامبراطورية التى لا غنى عنها ، قال ذلك في عام ١٨٧٧ قبل الاحتلال البريطانى ، فاذا أصبحت للإنجليز اليد المطلقة في مصر فالواجب يقضى بأن تكون لها مكانة ممتازة بين البحر الأحمر وحدود الهند . فاذا تم لبريطانيا تقوية مركزها العسكرى في مصر استطاعت أن تصد أى هجوم يوجه الى الهند من وادى الفرات . والشئ الوحيد الضرورى لإنجلترا هو ضمان حرية الملاحة في القناة ، وقال كاتب انجليزى آخر : ان مصر هى مرتكز العتلة لسياستنا الخارجية فهى في

---

(١) مجلة القرن التاسع عشر يونيه سنة ١٨٩٧ المجلد الأول صحيفة ٦٨٤

متصف الطريق من الناحيتين السياسية والبحرية الاستراتيجية وبين  
امبراطوريتنا الشرقية والغربية وهي نقطة التوازن بين علاقتنا الخارجية  
وتملكاتنا الامبراطورية ولذلك نجد أنه من أسهل الأمور في مصر  
ارتباك الحالة السياسية أو تأمينها ، فاذا تحققنا من مقام انجلترا في توزيع  
التجارة الشرقية استطعنا أن ندرك لماذا حاولت الوصول الى حفظ  
القناة بعيدة عن تدخل الدول ، ولماذا سعت السنين الطوال وجاهدت  
دون كل جهاد سياسيا وعسكريا وأديا واقتصاديا لتسود القناة من  
جميع النواحي ، ولم يرض أصحاب النظرية الامبراطورية بأقل من الرقابة  
الفعلية عليهم

وذكر ديسى ، في مقام آخر أن « فكرة الحياد لا تتفق مطلقا  
مع حاجتنا فأى تأويل مبهم لتلك الكلمة يضعنا في مركز يزداد سوءا  
فالضمانات الدولية مهما عزت قيمتها ليست كفيلة بتأمين صلتنا الحرة  
مع الهند أو بعبارة أخرى لضمان امبراطوريتنا ، ولما كان الطريق الى  
الهند بفضل القناة يقع خلال شبه جزيرة سينا ولما كان المتسلط على  
شبه الجزيرة يتحكم في القناة وجب علينا لطمأنتتنا أن نضع أيدينا  
على شبه الجزيرة . فنحن نرى أنفسنا بين عاملين أما أن نرى طريقنا الى  
الهند مهددا في زمن الحرب وأما أن نحتل مصر . ومن هذه الورطة  
لا أرى مفرأ ، (١)

---

(١) مجلد القرن التاسع عشر أغسطس ١٨٨٣ مجلد ١٤ صحيفة ٢٠٥

من مقال بعنوان : لماذا لا نشترى قناة السويس ؟

وبانتهاء شق القناة أصبحت الطريق الرئيسى الى الهند فكان  
ضروريا أن ترغب إنجلترا فى مراقبتها وجاء منطق التاريخ فجعل هذه  
الحقيقة واضحة وبموجب هذه النظرية دافع ديسى فى كتابه فقال :  
« يجب علينا بكل الوسائل ومن جميع النواحي أن نعمل على وضع  
القناة تحت أيدينا . وهذا هو الغرض الحقيقى الذى نسعى اليه ويجب  
أن تكون قاعدة كل مفاوضة فى المستقبل مصممة على هذا المبدأ . لقد  
حكم القضاء أن تكون إنجلترا سيدة القناة كما أصبحت سيدة مصر وضد  
القضاء المحتم يصعب سدى كل ما تعمله الالهة والبشر ، سواء أكان فى  
السويس أم كان فى بناما ،

عقب ذلك أثبتت فى إنجلترا مسألة القناة من ناحية حيويتها  
للمحافظة على الامبراطورية وفى عام ١٨٧٧ تسامل غلادستون (١)  
Glaqstone ماذا عسى أن تكون النتيجة لو وقفت إنجلترا مساعيا تجاه  
القتال فكان الرد عليه بأن الضربة تكون قاضية لما يصيبها من التأثير  
فى التجارة والرخاء والرفاهية العالمية . فنحن أعظم ناقل المتاجر وأول  
أمة تجارية فى العالم المسيحى وسنكون فى مقدمة الخاسرين

وكان من رأى السر شارلز ذلك « Sir Gharles Dilke » أن القناة  
تكون غير مأمونة فى حالة اعلان الحرب ضد دولة بحرية كبيرة .  
فالقناة كسيل من سبل المواصلات فى زمن الحرب تصبح واهية  
كتخط العنكبوت فان سفينة أو سفينتين تفرقان فيها أو مقداراً من

---

(١) كتاب مشكلات بريطانيا العظمى (لندن عام ١٨٩٠) من ٦٥٧ — ٦٥٨

الديناميت ينفجر بها بالقرب من خليج السويس أو بعض طوربيدات  
تكن في ثيايا اليم تكفى لسدها . وثمة غير هذا من العراقيل البحرية  
التي يسهل ارتكابها . كل هذه تساعد ضد المرور خلال القناة وتحرم  
السفن من اجتيازها مدة أيام أو أسابيع وتمنع النقل بواسطة البحر  
المتوسط باستثناء الجنود من دون عتادهم الحربى ويكون من الصعب  
جدا المحافظة على حرية الملاحة فى القناة حتى لو كانت داخل حدود  
الامبراطورية البريطانية . كما أن واجب حراسة القناة يستلزم تخصيص  
قوة كبيرة من الجنود لحمايتها ومراقبة المنافذ المؤدية اليها بواسطة جزء  
كبير من الأسطول . لكننا لا نملك حقوقا خاصة تتعلق بالقناة وليست  
لنا قوة يمنع عنها العدد الضخم من السفن التجارية التي تعتمد اغراق  
نقلها في منتصف القناة .

قال المؤلف الانجليزى جورج هوپر « G. Hoopre » ، فى مقال  
نشره فى مجلة الاسلحة المتحدة عام ١٨٦٠ : إن القناة غيرت الموقف  
البريطانى الى ما هو أسوأ حالا فقد سمحت لدول ثانوية أخرى بالذهاب  
الى الهند بسهولة وكانت الأحوال الى قبيل إنشائها تجعل للانجليز سيادة  
لا نزاع فيها فى تجارة الشرق ... وقناة السويس أصبحت اليوم من  
أسباب النضال العنيف . ونحن اليوم إذا رأينا فردنان دلسبس تشع من  
تمثاله هالة المجد التي تعترف بنبوغه وتفوقه فانا نراه أيضا كمعبود أقم  
لنفرة البشر . ولقد أنشئت القناة ضد رغبة المجترات وصممت فى الأصل  
لكيدها ولطعنها فى صميمها ومن المحتمل جدا انها كانت انتقاما فعلا

من معركة وأرلوا نيج نابلون الثالث في توقيعه .

ولم يتفق الكابتن ماهان « Captain Mahan » مع من قالوا بالتخلي عن طريق القناة لعدم تأمينه في زمن الحرب لأنه مع كل ما يلحق بالقناة حتى ولو انتهى الأمر الى ردمها لا يغير سير الاحوال الطبيعية التي جعلت لمصر مركزا استراتيجيا للمر الرئيسي بين الشرق والغرب . وهو يعتقد أنه من الشنيع أن تسحب انجلترا يدها من مصر .

إن موقع مصر العسكري ليس له مثيل في توسطه ، فركزها يسمح بحشد أكبر عدد من القوات العسكرية لتوزيعها الى أى مكان في حالي الدفاع والهجوم ومنها تحول الى جبل طارق والهند ومصر وهي ملتقى لاستقبال المواد من جميع الموارد ، فلا تستطيع بحرية أية دولة أن تعارضها وتقطع عليها خط الرجعة . وهذه الموارد اذا لم نبالغ في عددها قلنا إنها تجي من ميدانين أو ناحيتين هما طريق البحر الاحمر والبحر المتوسط ، فأى أسطول يمكنه الجمع بين الاثنين ؟ وإذا أمكن عرقلة طريق البحر المتوسط بقى طريق البحر الاحمر أقصر السبل الى الهند واستراليا والكاب ، وموارد تلك البلاد تكفيها بل تزيد على ما تتطلبه وتستطيع الثبات مدة طويلة في حين يكون البحر المتوسط مقفولا . ولا تنس أن لبريطانيا طريقا آخر هو طريق الكاب رغما عن طوله . وعلى كل حال فالواصلات تبقى مستمرة كما هي . وهي خطة تقضى بها السياسة الاستراتيجية في حالة الدفاع فقط وليست في حالة الهجوم . الحل الوحيد لا نقاذ الموقف لدولة تضع يدها على مالطه وجبل طارق

أن تسيطر بقواتها على مصر وتعزز مركزها فيها . وهناك في الهند  
واستراليا والكاب تؤسس مصادر للامدادات الضرورية .

وسواء أكانت القناة حيوية أم غير حيوية لانجلترا فهي ترى  
ضرورة السيطرة عليها لمنع كل دولة من عرقلة مواصلاتها الى الشرق .  
وقد كانت روسيا زمنا طويلا أكبر مهدد لانجلترا في الهند . ونحن  
نذكر لها محاولتها العنيفة في الشرق الأدنى ومساعدتها لكسب ميناء تطل  
على البحر المتوسط ولفتح المضيقين ( البسفور والدرديل ) لسفنها  
الحرية وتدخلها في شؤون البلقان ومطامعها في الحبشة . كل هذه الامور  
أثارت ظنون انجلترا وشبهها وخوفها . فانه بعد فتح القناة بدأت روسيا  
تهتم بشؤون الحبشة ورغبت في تحويلها لحمايتها لتعارض بها سيادة بريطانيا  
على الطريق البحرى نحو الشرق ولتعمل على مقاومة نفوذها لكي تجعلها  
قاعدة استراتيجية لها في حالة نشوب حرب بينها وبين انجلترا

وفي أثناء الحرب التركية الروسية ( ١٨٧٧ - ١٨٧٨ ) حذر لورد  
« دربي » Derby ، الروسيا ضد أى هجوم تحاول القيام به على قناة  
السويس وأرسلت بريطانيا أسطولا انجليزيا الى الاسكندرية . وفي يونيه  
سنة ١٨٧٨ وضعت انجلترا قدمها في قبرص وهي أقرب جزر البحر  
المتوسط للقتال وجعلتها قاعدة للعمليات الحربية في شرق البحر المتوسط  
وظلت مسألة المضيقين سنين طويلة من أهم عوامل الشقاق والمنافسة  
بين انجلترا والروس ، ولكي تظل انجلترا صاحبة النفوذ في حماية القناة  
والملاحاة في البحر المتوسط بقيت تقاوم كل محاولة تبذلها روسيا في

سبيل السماح لها بمرور السفن الحربية من المضيقين . وهذا يفضى بنا إلى عام ١٩٠٦ عندما حصلت روسيا من السلطان على الاذن بمرور أربع سفن طوريب من الدردنيل والبوسفور للانضمام الى اسطول البحر الاسود فخشيت انجلترا هذا المبدأ . وفي يناير التالى قدم « السراوكتور » مذكرة للباب العالي يطلب الحق فى الحصول على نفس الامتياز لمرور السفن الحربية الانجليزية إذا اقتضت الاحوال

وفى عام ١٨٨٨ تألفت شركة المانية تحت اشراف « البنك الالماني » وأشرت من الانجليز خط السكة الحديدية الممتدة من حيدر باشا الى أزميت ثم تولت فيما بعد باسم شركة سكة حديد الاناضول انشاء فرع إلى انقره . ولم تمض عشر سنوات حتى انتهى الالمان من مد ما يقرب من الألف كيلو متر من الخطوط الحديدية داخل تركة الاسيويه . وفى مارس سنة ١٩٠٣ تسلم البنك الالماني امتياز آخر لانشاء خط فرعى يصل بين قونيه والخليج الفارسى . وهذا المشروع الذى عرف باسم سكة حديد بغداد وضع الاستعماريون . الالمان فيه أملهم لاجلاء الامبراطورية العثمانية اقتصاديا وسياسيا وعسكريا وبذلك تحدث سكة حديد بغداد الحركة التجارية فى قناة السويس وبحصول الالمان على منفذ بحرى مطل على الخليج الفارسى يستطيعون تهديد المصالح البريطانية فى تلك الجهة ويستطيع ذلك الخط أن يتصل فيما بعد بسكة حديد سوريا والحجاز فتهدد مواصلات الامبراطورية وتوقع بها اضرارا جسيمة لكن لم تخف على انجلترا نتائج النيات الالمانية فاستطاعت



عام ١٨٦٩ الاتفاق مع أمير الكويت على أن لا يعقد أية اتفاقات  
دولية بدون موافقة المستشار البريطاني المقيم . وكان لذلك العمل نتيجة  
سريعة في احباط المشروع الالماني لمد الخط الى الخليج الفارسي  
لقد أشار اللورد كرومر الى خطر هجوم يقوم به الاتراك على القناة  
ومصر من ناحية شبه جزيرة سيناء وذلك منذ عام ١٩٠٦ عقب جفاء  
العلاقات السياسية بين بريطانيا وتركيا بسبب حادث الحدود . ومنذ ذلك  
الحين بدأ اهتمام هيئة أركان حرب الدفاع في بريطانيا بتلك الاعتبارات  
المهمة ودرس العسكريون خطط الدفاع عن القناة متوقعين كل الاحتمالات  
وقد رأينا كيف حشدت بريطانيا قواتها في أثناء الحرب العظمى دفاعا  
عن القناة لصدها هجوم الاتراك والالمان عليها حتى لا تشل مواصلاتها  
المستمرة بين الهند واستراليا وزيلندا الجديدة واتقت بذلك الضربة التي  
وجهت اليها .

وبانتهاء الحرب العظمى ماتت فكرة الهجوم من تلك الناحية  
الصحراوية ، ولم يعد هناك ما يخيف انجلترا بما أصبح لها من النفوذ  
العسكري وبما أنشأته من المطارات في العراق وفلسطين وشرق الاردن  
حتى العقبة .

الصاغ عبد الرحمن زكي

# قناة السويس

## جغرافيتها وتاريخها

تجرى قناة السويس في الأراضي المصرية الشرقية بين مدينتي السويس وبور سعيد فتصل البحر الأبيض بالأحمر ، أو بتعبير آخر تصل المحيط الأطلسي بزميله الهندي فأصبحت الشريان الرئيسى الذى يحمل دم الحياة إلى الامبراطورية البريطانية .

يحد القناة من الشرق سهل الطينة وصحراء سيناء ومن الغرب بحيرة المنزلة ومديرية الشرقية وصحراء العرب كما تمر بالبحيرات المرة وبحيرتى التمساح والبلاج ثم تسير موازية لبحيرة المنزلة .

وطولها حوالى ١٤٦ كيلو مترا وعمقها ثلاثة عشر مترا وعليها ثلاثة من الكبارى المتحركة قائمة لدى كل من المدن الثلاث السويس والاسماعيلية والقنطرة .

وما مشروع القناة فى الأصل من نسيج خيال دلسبس الذى يذكر كلما ذكرت فقد قام برؤس الملوك والمفكرين من جميع العصور الذين آمنوا بما له من أينع الثمار .

فى عام ١٣٣٠ قبل الميلاد شرع رعمسيس الثانى المعروف بسيز وستريس فى حفرها

وفى عام ٦١٠ قبل الميلاد رافت الفكرة لنيخو الثانى ملك طيبة فصمم على اىصال البحرين عن طريق النيل وأخذ يعمل مدة عدة أشهر بمائة وعشرين ألف عامل إلى أن هلك منهم حوالى اثنى عشر ألفا ،

فأسرع الكهنة اليه وابلغوه أن نبوة أوحى اليهم بأن يوم اتمام القبة هو به المصائب وأن البرابرة أعدائه ( الفرس ) هم الوحيدون الذين سيجنون بقية عمله وعاقبة اجتهاده فتوقف عن العمل في الحال ولو ان ارسطو يقول ان ما أرجعه عن عزمه تقرير فني لمهندسيه أثبتوا فيه ان البحر الأحمر أعلى من دلتا النيل ، وأذن فهم يخشون من طغيانه عليها

ولما تغلب الفرس على مصر بعد ذلك بقليل استأنف داريوس Darius حفرها وأتمها عام ٥٢٠ ق . م

إلا أنها أهملت فيما بعد وانهارت عليها الرمال فحفرها من جديد الملك بطليموس عام ٢٧٠ ق . م

وانهارت عليها الرمال مرة أخرى فأعاد حفرها تراجان القيصر الروماني ثم ردمت بفعل الرمال مرة ثالثة إلى ان جاء عمرو بن العاص عام ٢٣ من الهجرة النبوية فأعادها وصارت تعرف بخليج أمير المؤمنين . ولقد فرغ منها في ستة أشهر فقط جرت بعدها السفن عليها ووصلت الحجاز في الشهر السابع تحمل اليه الغلال ، وظلت تعمل ١٣٤ سنة حتى جاء أبو جعفر المنصور عام ٢٧٠ هـ فأمر بدمها ليقطع المؤنة عن محمد ابن عبد الله العلوي حين خرج عليه في المدينة .

وقبل أن يترك الحاكم بأمر الله من الخلفاء الفاطميين في مصر حفرها ، أيضاً ثم ردمتها الرمال كالعادة وأخذت بالمياه تنساب اليها أيام الفيضان حتى ولى الامر محمد علي فرأى أن تروم .

ولما كان الشرق المتحضر يعمون الغرب حتى القرن الحادى عشر بعد الميلاد بكل مستلزمات الحياة ويحمل اليه من بلاد الهند وفارس والصين وما جاورها أثواب الخز وأنواع العقاقير ومختلف التوابل عن طريق مصر وبوساطة تجار البندقية وجنوة فتنساب الارباح الطائلة إلى جيوب الشرقيين ، فقد عز هذا على الغربيين وحاولوا ما استطاعوا أن يكتشفوا منفذا آخر الى مصدر تلك البضائع يضمن لهم العرض الرخيص والتخلص من تحكم الوسيط حتى اهتدى فاسكود وجاما مبعوث حكومة البرتغال إلى اكتشاف رأس الرجاء الصالح عام ١٤٩٨ فانتقل سوق التجارة الى عاصمتهم لشبونة . . .

هنا قام نزاع دام أربعة قرون بين الشعوب الغربية . بعضها يود اختصار المسافة بين الهند وأوروبا بفتح طريق مصر والبحر الأحمر ( البندقيون ) والبعض الآخر يفضل الطريق الجديد ويعمل على انعاشه ودفن المشروع الاول

وعندما عقد لويس الرابع عشر عزمه على محاربة هولاندة اذ ثبتت أقدامها في الهند وزاحته في تجارة الشرق رفع إليه Leibnitz الفيلسوف الألماني تقريراً جاء فيه :

إذا أردت أن تضرب هولاندا في المقتل فأمامك مصر نصيب فيها ما لانصيبه بالبلاد الهولاندية نفسها إذ أن هولاندا أمة تجارية وحياتها وبقائها في دوام تجارتها ، فإذا أغرت على مصر وفتحتها ثم حفر قنال السويس احتكرت لوحدها كل التجارة وأمت هولاندا وغيرها

وأصبحت سيد الهند والشرق وقطعت الطريق على سواك

لكن ... حفظ هذا التقرير

وأخيرا فاز الانجليز بالهند وظهرت سفنهم عام ١٧٧١ في مياه  
السويس نخشى السلطان مغبة الامر وأصدر فرمانا عام ١٧٧٤ بعدم  
السماح لأية سفينة أجنبية بالدنو من المدينة .

إلا أنهم بدعائهم وواسع حيلتهم عقدوا اتفاقا مع محمد بك أبو الذهب  
عام ١٧٩٩ سمح لهم فيه برسو مراكبهم على الميناء وتفرغ بضائعهم فيها  
فطير رسوم متفق عليها وعلى شريطة أن تتولى الحكومة حملها إلى  
القاهرة فغضب السلطان عندما سار اليه هذا التبا وأوفد الصدر الاعظم  
إلى مصر في الحال بعزل من وقع هذا الاتفاق من الموظفين وينزل  
صارم العقاب بكل مقترف أثم

وما جاء عام ١٧٨٥ حتى عقد الفرنسيون مع المماليك اتفاقا مائلا  
فأرسل الباب العالي بدافع من الانجليز أسطولا إلى المياه المصرية بطرد  
السفن الفرنسية من السويس وألغى الاتفاق

ولما هدأت الثورة الفرنسية ( ١٧٨٩ ) واستتب النظام ، وضعت  
فرنسا برنامجا ضخماً واسع النطاق يضمن لها البحرين الأبيض والاحمر  
وتسيطر فيه على الشام ومصر حيث تشق في أرضها القناة ثم تنقز إلى  
الهند وتنزعها من بين مخالب الاسد البريطاني "

وأرسلت فعلا بطلما نابليون بونا برت الى مصر ليضع أول حجر  
في صرح الامبراطورية الشرقية ، ولما نجح في الوصول إليها شخص

الى مدينة السويس في جمع من قاده وعلائه لي عمل على إيصال البحرين  
بقناة من مائهما ثم ترك للبير Le Pere مهندس الحملة الفرنسية الرأى ،  
فقرر استحالة ذلك إذ بدا له أن سطح البحر الاحمر يعلو الابيض بتسعة  
أمتار وخشى من طغيان مياه الاول على البلاد

وفي هذا الوقت تحرك الانجليز من معانهم وهبوا لطرد الفرنسيين  
من مصر إذ لن يسمحوا لامة مهما قويت أن تستقر بالاراضى المصرية  
أو يعلو لها فيها نفوذ وفعلوا تم لهم ما أرادوا وردوا للأتراك ملكهم .  
إلا أن المطامع حركت فرنسا من جديد ، فأخذت تتقرب الى  
محمد على وتساعد على التخلص من الممالك ومقاومة النفوذ الانكليزى  
حتى تغفل نفوذهم في كل مرافق الدولة وأثبتوا له عام ١٨٤٧ بلجنة فنية  
رئيسها « ليتان » مهندس الحكومة المصرية وفيها بعض المهندسين  
المصريين أن البحرين في مستوى واحد وألحوا عليه في فتح القنال ، إلا  
أن هذا البطل العبقري الكبير رفض وقال :

انى لو فتحت القنال لخلقت لمصر بوسفورا كبسفور الدولة العلية  
وكما أن البوسفور سبب في مشاكلها تصبح بلادى المطموح فيها من  
الاصل بسبب القنال مسرحا للطامع السيئة .

ولو انه كان مقتنعا في الواقع بشار المشروع ، إلا انه كان يرجى  
تفنيه حتى يحصل قبل كل شئ على ضمان الدول جميعا لحياذ القناة عملا  
برأى صديقه البرنس دى مترنيخ كبير وزراء النمسا وزعيم السياسيين  
في أوروبا إذ ذاك .

ولقد مات مؤسس الاسره العلوية الكريمة دون أن يتقدم المشروع خطوة واحدة .

ثم خلفه عباس ، وكان ميالا الى البريطانيين ، فصلى الفرنسيين صدمة اذ هلتهم اذ صرح للمهندس البريطاني استيفن ابن جورج ستيفن مخترع السكك الحديدية بانشاء سكة حديدية بين الاسكندرية والسويس وفي زمنه ، ظهر مسيو فرديناند داليس الذي كان يعمل منذ عام ١٨٣٢ تليذا بقنصلية فرنسا في الاسكندرية وكان خالي الذهن عن فكرة اتصال البحرين حتى غرسها القنصل في نفسه ورغبه في دراسة الموضوع ثم أوصاه أن يهتم به ، ولما ألم بأطرافه عرض فكرته على الخديو ، فلم تحز أي قبول ، وهنا طوى فرديناند مشروعه ووثق ان التفاحة لم تنضج بعد فانتظر وترقب الى أن نما اليه نبات تولى «سعيد» فاهتز طربا وفرحا اذ كان رفيق صباه مذ كان والده قنصلا عاما لفرنسا في مصر وصديقا شخصيا للوالي العظيم محمد علي الذي كان لا يسمح لسعيد بالاختلاط بغير فرديناند ، وكم من مرة لجأ فيها سعيد الى الراحة في بيت دلبس بعد فراغه من رياضته العنيفة التي كان يفرضها عليه أبوه لذا أسرع فرديناند وجاء بنفسه الى مصر يهنيء سعيد ويهيء له حب درج اسمه في سجل الخلود ، واكتساب عطف العالم بمواقفته على المشروع الذي كان قد امتزج بدمائه ، وقد استغل فرديناند الماضي واعتمد على منزلته من سعيد التي دفعت الى ايفاد ناظر بحريته لاستقباله على الميناء ثم تأجيل سفره الى العاصمة حتى يصل ويرافقه في رحلة برية اليها مع عشرة آلاف من رجال جيشه الذي كان شغوبا به الى أبعد حد

وفي خلوة مسائية في الطريق تلاعب فرديناند بالحديث حتى جاء ذكر القناة عرضا فركز عليها كل مأتى من لباقة وبيان حتى فاه سعيد .  
ولقد أقتنعت وقبلت مشروعك وستفاوض في الطريق على كيفية تنفيذه  
اعتقد ان المسألة انتهت من الآن .. اعتمد على ،

وفي ٣٠ نوفمبر نال فرديناند اذنا ابتدائيا بالحفر ثم وقع على الاتفاق في ٥ يناير سنة ١٨٥٦ وأهم ما جاء فيه ما يلي :

١ — تمنح الشركة امتياز انشاء القناة وحق الانتفاع بها لمدة ٩٩ سنة من وقت افتتاحها ثم تتول بعدها الى الحكومة المصرية

٢ — يرخص لها بانشاء ترعة عذبة صالحة للملاحة من النيل وتوجه الى القناة ثم تتفرع الى كل من بورسعيد والسويس

٣ — تتنازل الحكومة للشركة بلا مقابل عن الاراضى اللازمة لانشاء القناة بعرض النى متر على كلا الجانبين وتسلم كل الاراضى القابلة للزراعة في هذه المناطق الى الشركة لاصلاحها دون ثمن أو تعويض بل وتعفى من الضرائب عشر سنوات ، بينما يتحتم على ملاك الاراضى القريبة من شاطئى الترعة العذبة أن يدفعوا ثمن رى اراضيهم منها

٤ — يرخص للشركة أن تستخرج من المحاجر المصرية أدوات البناء اللازمة لها طول مدة امتيازها دون ثمن ، كما تعفى جميع الادوات والآلات التى ترد اليها من الخارج من كل أنواع الرسوم الجمركية

٥ — للشركة أن تفرض رسوما على مرور السفن التى تخترق القناة أو الترع أو الثغور التابعة لها بشرط أن لا تزيد على عشرة فرسكات عن كل مسافر ومثلها عن كل طن



٦ - تلزم الحكومة بتقديم  $\frac{1}{3}$  المال من المصريين ، كما تعهد أيضا بتكليف جميع موظفيها في عموم النواثر والمصالح بتقديم كل مساعدة تطلبها الشركة منهم

٧ - تحصل الحكومة على حصة من أرباح الشركة تعادل ١٥ ٪ . وهذا اتفاق قاصر على مصر ، وتسليم بتنفيذ مشروع عارض فيه حکام مصر من عهد الفراعنة الى زمن عباس الأول ، بل وأصر الباب العالي على عدم الموافقة عليه مدفوعا بتحريض من الانجليز الذين كانوا يخشون على طريق الهند وعلى مصالحهم في الشرق من النفوذ الفرنسي أو المصري اذ ذاك ، الى أن حدثت ثورة الهند عام ١٨٥٧ فوجهت انتباههم الى قيمة القناة المصرية لهم بوجه خاص وأقبل الكثيرون منهم على تعضيد المشروع

إلا أن دلسبس نجح في أن يفتح الاكتاب في أسهم الشركة من ١٥ الى ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٨ التي جعلها ٤٠٠.٠٠٠ سهم قيمتها ٢٠٠ مليون فرنك أو ما يوازي ٨ مليون جنيه وعمن السهم الواحد ٥٠٠ فرنك وتوقفت الحكومة الانجليزية عن الاكتاب وتبعها بعض الدول كأمریکا ، وروسيا ، والنمسا ، ولم يتبع الافراد الانجليز غير ٨٥ سهم والنمساويون غير مائة سهم لكل منهم ، واكتتب الفرنسيون في ١١ و ٢٠٧ سهم ثم فرض على مصر أن تأخذ ٦٠٢ ر ١٧٦ سهم .

واجتمع أول مجلس للإدارة في ٢٠ ديسمبر ١٨٥٨ ثم قامت الدول من كل جانب تسعى الى عرقلة المشروع وإلغاء

الاتفاق ، حتى اضطر فرديناند أن يذهب وأعضاء مجلس ادارة القنال الى فرنسا وأن يلتبسوا مقابلة الامبراطور نابليون الثالث ، وما أن رآهم حتى قال لكبيرهم :

« ماذا فعلت حتى قامت الدنيا بأكلها عليك ،  
فأجابه لغوره :

« ظنوا يا مولاي أنك خاذلنا فاستخفوا بنا ، »

وهنا ضحك الامبراطور ووعدته خيرا ، وفعلأ بدى العمل فى ٢٥ ابريل عام ١٨٥٩ بتأييد منه وقبل أن يعمل الامر السلطانى اذ رأى سعيد صديقه أن يضعأ تركيا ومعارضى المشروع أمام الامر الواقع ، وسيق اليه آلاف الفلاحين الذين عاملتهم الشركة بكل قسوة حتى سلئت سلاحا ماضيا الى معارضها ، وقام بالمرستون محتج على ذلك لدى الباب العالى ، ولما ولى اسماعيل أمر مصر فى يناير ١٨٦٢ جزع لشروط امتياز الشركة ودب الخلاف من أجلها بينه وبين دلسبس وصرح بقوله : —

اننى أشد حماسة لمشروع القناة من المسبودلسبس نفسه ، واننى لوائق أن ليس هناك ثمة عمل يفوقه فى عظمة مصر وفائدة مضر ، الا أن قواعده مضطربة ، وسأسعى فى توطيدها ثم أفوق سلفى فأسعى بنشاط كما أتم العمل ... اننى أريد اتمام القناة ، لكن على شرط أن تكون القناة لمصر لا مصر للقناة ١١

وقد عمل فعلا على تخفيف وطأة الشروط القائمة ، والحد من امتيازات الشركة السخية ، فبعث بنوبار الى الأستانة فى يولية ١٨٦٣ لمفاوضة الباب العالمى فيما يلى : —

١ - استرداد الاراضى التى تنازل عنها سعيد وسارت فى الواقع  
مستعمرة فرنسية

٢ - انقاص عدد العمال الذين كانوا يعملون فى القناة بطريق  
السخرة الى ٦ آلاف بدلا من ٢٠ ألف كانوا يتطلبون ضعفهم بين  
راحل فى الطريق أو مقيم يتأهب فحرمت الزراعة المصرية منهم  
وقد أقره الباب العالى فيما ذهب اليه بايعاز من بريطانيا العظمى ،  
وهددت الشركة بايقاف العمل ان لم تقبل هذه الشروط ، فصعق دلسبس  
لهذا النبأ ، الا أنه عمل على استمالة الفرنسيين والحكومة الفرنسية الى  
جانبه فاضطر اسماعيل الى قبول تحكيم نابليون الثالث الذى شكل لجنة  
تدرس الموضوع ، ثم أصدر حكمه فى ٦ يوليو ١٨٦٤ ، وأهم ما جاء فيه :  
١ - لا تلزم الحكومة بتقديم عمال الشركة الا أنها تدفع نظير  
ذلك تعويضا قدره ٣٨ مليون فرنك

٢ - تنازل الشركة عن حقوقها فى التركة العذبة ماعدا حق الارتفاع  
بها على أن تدفع الحكومة تعويضا قدره ١٦ مليون فرنك  
٣ - تسترد الحكومة الاراضى التى استولت عليها الشركة على  
جانبى القناة عدا مائتى متر فقط على كلا الجانبين وتدفع الحكومة  
تعويضا قدره ٣٠ مليون فرنك

فبلغت التعويضات ٨٤ مليون فرنك أى ما يوازى ٣٠٣٦٠.٠٠٠  
من الجنيهات المصرية وهو ما يقرب من نصف رأس مال الشركة وقد  
تم دفعه عام ١٨٦٩

ولقد أحدث هذا الحكم الجائر دهشة عالمية ، إلا أنه وطد المركز المالى للشركة ، وبالرغم من ذلك فقد فاز اسماعيل بغرضه وأخذ يعضد المشروع الذى وافق الباب العالى عليه فى مارس ١٨٦٦ ، واستطاع اسماعيل أن يحتفل بافتتاحه فى ١٧ نوفمبر ١٨٦٩ فى حفل قام من أجله برحلة الى أوروبا يدعو اليه ملوكها ، وقد أنشأ من أجله الاوبرا والطريق الممتد من القاهرة الى قاعدة الهرم الاكبر ، كما شيد قصرا خاصا لاستقبال مدعويه الستة آلاف وعلى رأسهم امبراطورة فرنسا (قريبة دلسبس) و امبراطور النمسا وولى عهد روسيا وأمير هولانده وقرينته . الا أنه لم يدع طبعا سلطان تركيا حتى لا يؤثر فى مركزه أو يضع مصر فى درجة ولاية عثمانية محضة فقدم دليلا محسوسا على استقلال مصر واتخذ محله بين الملوك ..

ولقد أحضر من أوروبا الطهاة والخدم ، وأقيمت المظلات البديعة على كلا الشاطئين ، ولما اجتمع المدعوون دوت المدافع من كل صوب معلنة تصافح الشرق والغرب . ثم قام علماء الاسلام وشيخهم فى مقدمتهم بأدعية الشكر والحمد ، واعقبهم أخبار المسيحية فانشدوا أناشيد الشكر اللاتينية وشاركهم فيها من شاء من الحاضرين المسيحيين

وفى المساء مدت الموائد وتلألأت الانوار والزينات وأقيمت المراقص البديعة التى اشترك فيها أصحاب التيجان أنفسهم وكان اسماعيل قد أصدر أوامره بجمع بعض قبائل العرب وأسر

الفلاحين وجماعات السودانيين على ضفاف بحيرة التمساح كما يطلع ضيوفه على ممثلي الامم الخاضعة لسلطانه وكان اسماعيل يرى في كل ذلك رفعة لمصر واكبارا له وفتاحة لتحقيق استقلاله التام

وقد بلغت نفقات هذا الحفل مليون ونصف من الجنيهات إلا أن انجلترا — التي وقفت في سبيل المشروع من قبل لا جهلا منها بفوائده وأهميته بل لعقيدة رسخت لديها ، وهي ان القناة لا بد وأن تكون انجليزية مالا وصنعا ، والا فلا بد من مقاومة مشروعها حتى يفشل - أخذت تتحين الفرص حتى عام ١٨٧٥ حيث أنقل كاهل الخزينة المصرية بالديون عنها الارتباك والعجز ولم يبق مورد من موارد الدولة الاورهن ولم تجد الحكومة بابا تطرقه الانصبيها في أسهم القناة فعرضته في الاسواق الاوربية . فظن دزرائيلي رئيس الوزارة البريطانية وابتاع الصفقة في غيبة البرلمان حتى لا تضيق الفرصة كما ضاعت من قبل فتمت تلك الصفقة في ٢٥ نوفمبر ١٨٧٥ ونالت بريطانيا ٤٤ ٪ من أسهم القناة

وقد كان لهذا الحادث ذوى عظيم في الدوائر السياسية وقد أدى الى نتيجتين هامتين مالية وسياسية . فالنتيجة المالية : أن بيعت الاسهم بشمن بخس لا يكاد يبلغ أربعة ملايين من الجنيهات ، ولما كانت أرباحها قد رهنّت من قبل حتى أول مايو عام ١٨٧٤ فقد تعهدت الحكومة بدفع ٢٠٥ فوائد سنوية له حتى ذلك التاريخ ، فخررت مصر الاسهم والارباح وأمسّت بريطانيا دائنة تسترد دينها بالتقسيط .

وقد ارتفعت أسعار هذه الاسهم في الاعوام المتتالية كما يلي

عام ١٨٩٦ ٢٤ مليوناً من الجنيهات

١٩٠٥ ٣٢ " " "

١٩١٥ ٢٠ " " "

١٩٢٠ ٧٢ " " "

وتفاضت الحكومة الانجليزية عنها طبقاً للميزانيات القريبة  
١٩٠٠ ر. ١٩٠٠ جنيه بل وذكر أحد الكتاب الاقتصاديين ان الحكومة  
الانجليزية استولت حتى عام ١٩٣٨ على أرباح تقدر بخمسين مليوناً  
من الجنيهات

ونذكر ان أرباح الشركة التي تصرف على قسطنطيناير ويونيه من كل عام  
لم تكن كبيرة في بداية الامر، بل وكثرت نفقاتها حتى تزعزع مركزها عالمي  
١٨٧١ و ١٨٧٢ وانحطت أسهمها وتوقفت عن دفع الأرباح، فعقد مؤتمر  
دولي بالاستانة عام ١٨٧٣ ومنح الشركة حق زيادة الرسوم بمقدار ٤٠٪ حتى  
يتحسن حالها المالي وطبعاً.. تحسن، حتى صار ما لها كما يقول أحد مديري  
البنوك في محاضرة ألقاها عام ١٩٣٨ مائة مليون من الجنيهات،  
ومصروفاتها السنوية خوالي أربعة ملايين، الا أن الحرب الحالية التي  
تعطلت بسببها حركة الملاحة وشلّت موارد القناة تبعاً لما هو قائم الآن  
من نظام اقتصادي دقيق وحصار بحري عسير جعل إيرادها عام ١٩٣٩  
ثمانية ملايين من الجنيهات وأرباحها ٢٦٠ ر. ٢٦٠ جنيه، ولا ينتظر  
في عام ١٩٤١ أن يتعدى ٨٠٠ ر. ٨٠٠ جنيه، أي عشر عام ١٩٣٩، وإذا  
فهي الآن تلجأ الى احتياطيها الذي تناقص حتى صار عام ١٩٤٠

٣٠٠.٠٠٠ جنيه مقسم بين مصارف بريطانيا والولايات المتحدة  
عدا ٣٠٠.٠٠٠ جنيه بفرنسا

أما النتيجة السياسية : فقد صار لانجلترا مصالح مالية كبيرة أدت  
الى التدخل الذي يمس شئون مصر فالت مركزاً ممتازاً في الشركة ،  
وقام صراع بين السياستين الانجليزية والفرنسية في مصر كانت نتيجته  
رجحان كفة البريطانيين

تراكت الديون على مصر من جديد حتى اضطررنا في مارس  
١٨٨٠ الى بيع حصتنا في أرباح القناة الى شركة فرنسية أسمت نفسها  
الشركة المدنية نظير ٨٨٠.٠٠٠ جنيه مع ان قيمتها تبلغ الآن ٣٠ مليوناً  
من الجنيهات ، وتقاضى عنه هذه الشركة ربحاً سنوياً قدره حوالى  
٧٠٠.٠٠٠ جنيه

ظلت بريطانيا تعمل حتى تمكنت جيوشها من دخول مدينة القاهرة  
في ١٥ سبتمبر ١٨٨٢ للدفاع عن البلاد والقنال فبدأ عهد الاحتلال  
وتحققته تهديدات اللورد بالمستون قبل افتتاح القناة بمدة طويلة إذ  
قال في البرلمان البريطانى ..

اذا اتصل البحران الأبيض والاحمر بقناة السويس اضطرت  
انجلترا الى العمل على تملك مصر .

وعمل بتقرير اللورد بورنج حاكم الهند الذى وضعه عام ١٨٨٥  
وجاء فيه : — ولا يتسنى لبريطانيا أن تحافظ على سياستها التجارية في  
العالم إلا اذا نالت مركزاً قوياً في مصر كما تكون القناة بذلك خاضعة  
لسلطانها ..

... هنا قلقت الدول ولاسيما فرنسا فقد خشيت أن يستأثر الانجليز بالقناة، بعد أن تملكوا نصف الأسهم وصار لهم  $\frac{7}{10}$  التجارة فيها وطالبوا بالأغلبية في مجلس الإدارة الذي يتكون من ٣٢ عضواً وكان لهم فيه ثلاثة أعضاء فأصبحوا عشرة ، وبأنقاص أجور المزور في القناة تم لهم ما أرادوا ، وعقد بهذه المناسبة مؤتمر دولي عام ١٨٥٥ بباريس حضره مندوبون عن انجلترا والنمسا والمجر وفرنسا والمانيا وهولانده وإيطاليا وأسبانيا وروسيا وتركيا اختتم باتفاقية الأستانة في ٢٩ أكتوبر ١٨٨٨ الذي تقرر بمقتضاها : —

حياد القناة ، وفتحها لمرور جميع الدول أيام السلم أما في الحرب فتمر بها سفن المحاربين على شريطة ألا تأتي بأعمال حربية الى مسافة ثلاثة أميال من طرفيها ، وألا يسمح لها بالبقاء في الموانئ المصرية أكثر من ٢٤ ساعة كما لا يجوز تحصين القناة ولا وضع قوات عسكرية لدى مدخلها ولا على ضفتيها وحفظ للحكومة المصرية الحق في عمل ما تراه ضروريا للمحافظة على القناة

الا ان انجلترا رفضتها واستأثرت بمصر ، فنقمت عليها فرنسا وأخذت تعمل على افساد سياستها حتى تقاربا بالاتفاق الودي الشهير الذي عقد بينهما في ٨ ابريل عام ١٩٠٤ ونالت به انجلترا ايدا مطلقة في مصر فصدقت على اتفاقية ١٨٨٨ وبررت مركزها أمام الدول بضرورة توطيد النظام في مصر لتكفل سلامة القناة

وفي عام ١٩١٠ عرضت الشركة طلبا بمد امتيازها أربعين عاما نظير



مبلغ معين تدفعه فنار الرأى العام وكان ذلك الحادث أول دافع الى  
الاتقام من رئيس الوزارة المصرية اذ ذاك فاغتيل بطرس غالى باشا  
وفي تصريح ٢٨ فبراير سنة ١٩٢٢ اعترف باستقلال مصر  
واحتفظ بتحفظات أربعة ، احداها تأمين مواصلات الامبراطورية  
البريطانية في مصر .

وفي المادة الثامنة من معاهدة الزعفران عام ١٩٣٦ نص على ما يأتى:  
بما أن قتال السويس الذى هو جزء لا يتجزء من مصر هو فى نفس  
الوقت طريق عالمى للمواصلات ، كما هو أيضا طريق أساسى للمواصلات  
بين الأجزاء المختلفة للامبراطورية البريطانية فالى أن يحين الوقت الذى  
يتفق فيه الطرفان المتعاقدان على ان الجيش المصرى أصبح فى حالة  
يستطيع معها أن يكفل بمفرده حرية الملاحة على القنال وسلامتها التامة  
يرخص صاحب الجلالة ملك مصر لصاحب الجلالة الملك والامبراطور  
بان يضع فى الأراضى المصرية بجوار القنال بالمنطقة المحددة فى ملحق  
هذه المادة قوات تتعاون مع القوات المصرية لضمان الدفاع عن القنال  
لقد زهقت من أجل القناة أرواح الآلاف من المصريين ، وتدهور  
ايراد السكك الحديدية لتحول التجارة اليها ، فأفقدتنا مبالغ طائلة وكلفتنا  
١٧ مليون جنيه اضطررنا الى اقراضها بفوائد كبيرة بينما كل ما أنفق  
عليها لم يتجاوز ١٨ مليون جنيه ثم خسرنا فى النهاية امتيازاتنا الضئيلة  
التي كنا قد حصلنا عليها  
أما الآن فالحمد لله أن عقدنا مع الشركة اتفاقات روعيت فيها

مضائع البلاد وسارت تدفع لنا ٣٠٠.٠٠٠ جنيه اثناء سنوية ، بل ودفعت أيضا ٣٠٠.٠٠٠ جنيه مساهمة منها في انشاء الطرق الحربية ، كما أخذت تنفق على الشئون الخاصة بمدن الاسماعيلية وبورفؤاد وبورتوفيق وتدفع ضريبة الارباح وضرائب أخرى سنوية قيمتها حوالى ٥٠٠.٠٠٠ جنيه

واليوم أصبحت القناة الشريان الرئيسى فى المواصلات الامبراطورية البريطانية وظهرت أهميتها الحربية والسياسية بالنسبة الى الهند ووضحت أهميتها التجارية والاستعمارية بالنسبة الى افريقيا وبها كسبت ايطاليا حربها مع الحبشة عام ١٩٣٦ بفضل مرور بواخرها محملة بالذخائر والجنود فى القناة وكانت الجرائد الانجليزية ألحّت باقفال القناة فى وجه السفن الايطالية

هيا لنا هذا كله ارتباطا مع الحليفة العظمى بمعاهدة الصداقة والتحالف فاشتد أزرنا بحليفة قوية واعترف بحق مصر فى القناة وصار على الجيش المصرى وحده أن يقرر اليوم الذى يريح فيه الحليفة من ترك جيوشها ببلادنا ويتحمل مسئوليات الدفاع عن القناة من أجل مصر وبريطانيا على السواء

اليوزباشى (أ. ح)  
حافظ محمد أبو الشهود

# البحر الاحمر

تؤثر ثلاثة مناطق هامة تأثيرا كبيرا من الناحية الاستراتيجية على قوة الامبراطورية البريطانية ومقدرة أجزائها على التعاون . فالمنطقة الاولى تحيط بسواحل اسبانيا المطلة على الاطلنطيقي والثانية سواحل الصين الجنوبية . وثالثها البلاد المطلة على البحر الاحمر الذي ترتطم أمواجه الهائلة بما يزيد على ثمانمائة ميل من السواحل المصرية .

ليس البحر الأحمر ميدان جديد من ميادين النشاط السياسي والحربي في الوقت الحاضر فانه منذ العصور القديمة كان ميدانا مصريا ثم صار بحيرة رومانية فعربية . وظل كذلك الى أن حل العثمانيون محل المالك المصريين بعد انتهاء دولة هؤلاء . ثم جاء دور المستعمرين الاوربيين من بنادقة وبرتغال وفرنسيين

وحاول المغفور له محمد علي باشا أن يستولى على منافذه الجنوبية وفيما ورائها . ولكن ذهبت محاولته هباء أمام البريطانيين . فاستولوا على عدن سنة ١٨٣٧ ليؤمنوا الطريق الى الهند (١) وأخيرا تسرب النفوذ الايطالي

(١) وفق حضرة السمو الامير الجليل عمر طوسون في العثور على وثيقة تاريخية لفتح المغفور له محمد علي باشا عدن وجزر البحرين في الخليج الفارسي . وهذه الوثيقة مؤرخة بتاريخ ٢٠ جمادى الثاني ١٢٥٣ ( ٢١ سبتمبر ١٨٣٧ ) وقد كتبها البكباشي صادق افندي الموفد لاخضاع عدن والمناطق التي حولها واتقاها من الحكم اليني . وقد تم ذلك . كما هو معروف ومثبت

أيضا الى هذا البحر واستقر على سواحل ارتريا والصومال وبعض الجزر الصغيرة وصار يزاحم النفوذ البريطاني ويتنافس في اليمن

يبدأ البحر الاحمر في الاتساع بعد خليجي السويس والعقبة . فالى الشمال الغربي يمس شاطئه الاقاليم المصرية والسودانية . والى الشرق بلاد العرب الواسعة والى الجنوب تشرف امبراطورية ناهضة تمتد بقاعها من كنيا الى روسيا . والى جانب هذه الامبراطورية تقع افريقية الشرقية الايطالية التى تألفت من بلاد كانت مستقلة وهى اثيوبيا واخرى كانت تفرق عليها السيادة المصرية العثمانية كارتريا والصومال الايطالى (١) ومن مجموع تلك الانقطار انشئت القلعة الافريقية الايطالية الكبرى بجهد موسولينى . وهى اليوم فى قبضة الجيوش الانجليزية

لم يعد البحر الاحمر طريقا مائيا له قيمته من الناحية العسكرية فحسب بل أصبح فى الواقع مركزا لنطاق مجموعة من البلدان الشاسعة الخاضعة للحكم البريطانى أو لنفوذه . وهذه البلدان لا يمكن اسعافها بمقتضيات الموقف العسكرى بعد ما طرأ على الاحوال السياسية من تحول كبير فلم تعد اليابان أو ايطاليا أو اسبانيا فى مجموعة الدول الصديقة لبريطانيا . وصار من الضرورى استبقاء قوات عسكرية للدفاع عن الهند والملايو واستراليا لمقاومة أى تهديد توجهه اليابان أو ايطاليا أو روسيا الى تلك الاجزاء الهامة من الامبراطورية البريطانية .

---

(٢) كانت ارتريا اقليما خاضعا للنفوذ المصرى باسم اقليم مصوع الى عام ١٨٨٣ عندما صمحت انجلترا لاطاليا بعد سقوط الخرطوم باحتلال زيلع أو مصوع وييلول فاحتلت مصوع فى ٨ نوفمبر ١٨٨٤

وبهنا وقف ايطاليا بوجه خاص لاتصاله بالبحر الاحمر. فال معروف انه  
 كان لهذه الدولة في افريقية الشرقية الايطالية ما يقرب من مائة الف جندي  
 ايطالى ومائة وخمسين الفا من القوات الوطنية بجانب جيش من العمال  
 الايطاليين والسود. ومع هؤلاء قوات الميليشيا المؤلفة من ٢٢ أورطة  
 من رجال القمصان السود. خمسة منها في اديس أبابا وعشرين بلوك  
 للدفاع الرشاشة وسبع بطاريات ضد الطائرات وبطارية للمدفعية السواحل  
 في مصوع ومنها في موجديشيو. وجميعها مزودة باحدث أسلحة القتال  
 ولا سيما السلاح الجوى والمدفعية الثقيلة والدبابات. وهذه البلاد مجهزة  
 باحدث وسائل الدفاع المتينة التى تطابق طبيعة الاراضى الوعرة.  
 وقد جددت موانئ عصب ومصوع على السواحل البحر الاحمر  
 وموجديشيو والمظلة على المحيط الهندى. وعمقت مياهها وجعلت مواقع  
 حربية كبيرة كما حصنت الجزر المجاورة لها. وبالقرب من مصوع  
 على خليج انسلى الذى يبلغ عرضه نحو عشرة أميال وعمقه الى الداخل  
 نحو ثلاثين ميلا أعدت منطقة صالحة جدا لأبواب الغواصات وحصنت  
 المنطقة بمدافع ضخمة مثبتة على الساحل والجزر الملاصقة واهمها دهالكه  
 ان الحرب الدائرة اليوم ستظهر نتائج الدور الذى تقوم به غواصات  
 المحور ضد السفن البريطانية المتجهة شرقا أو غربا ولا ريب فى أن  
 رجال البحرية الانجليزية يقدرّون جميع الأحوال التى تصل بمياه اسباطيلهم  
 ولا سيما مياه الشرقيين المتوسط والاذنى. وهم يعرفون تماما معنى تأمين  
 طريق الوقود الذى تنقله السفن الانجليزية من آبار الزيت الايرانية عن  
 طريق الخليج الفارسى اذ لم يؤمن هذا الطريق الحيوى لم تجد تلك السفن

غير الطريق البرى الممتد بين الخليج الفارسى والعراق عبر صحراء سوريا إلى البحر الأبيض المتوسط

ولفرنسا فى مياه البحر الأحمر جيوتى وهى وان كانت واقعة خارج منفذ البحر الا انها تعتبر عاملا فعلا من الناحية البحرية . فهى لا تجعل استخدام البحر الأحمر أمرا مضمونا ولكنها تستطيع أن تؤثر فى حرية مرور السفن فى المحيط الهندى . وأمام جيوتى تقع جزيرة برىم المحصنة بالمدافع البريطانية البعيدة المدى . وهى تقع على بعد ميلين غربى الساحل الاسوى واثنتى عشر ميلا من الساحل الافريقى وهى تستطيع أن تمنع كل محاولة للارتفاع بباب المندب وتجعل قاعدة الشيخ سعيد الفرنسية لاقيمة لها (١) والمنطقة الشيخ سعيد التى تشرف على مضيق باب المندب وفى الجنوب الغربى من شبه جزيرة العرب أهمية خاصة لانها تطلو مائتى متر عن سطح البحر . وتعتبر ( جبل طارق فرنسا ) ولقد ازدادت أهمية الشيخ سعيد بعد احتلال ايطاليا للحبشة . لان هذا الاحتلال جعل لاطاليا يدا فى طريق الهند واحتلال فرنسا للشيخ سعيد عزز مكانتها على باب المندب الذى يبلغ عرضه ٢٥ كيلو متر من الشاطئ الاسوى والافريقى أى بين الشيخ سعيد وجيوتى (٢)

(١) لم يتغير الموقف العسكرى فى البحر الأحمر بعد تسليم فرنسا تغيرا ايجابيا ولا يمكن التنبأ بما سيكون للمستعمرات الفرنسية أو مواقفها الحاصنه فى هذه المنطقة من شأن طالما السيادة البحرية فى قبضة الاسطول البريطانى

(٢) تعد جيوتى فى مقدمة المطامع الايطالية وهى تسكاد تكون مكلا لا غنى عنها للحبشة من الناحيتين التجارية والعسكرية فان الخليج

وبالقرب من جيوتى تقع نقطة ذات أهمية عظمى تسمى قبة الخراب .  
وهى قاعدة منيعة ومأمّن للغواصات والطائرات البحرية وهى عبارة عن  
جزيرة مستديرة طولها ١٢ ميلا وعرضها خمسة أميال يصل إليها بواسطة  
خليج ضيق العبور مياهه عميقة وتستر أجنابه صخور مرتفعة من حجر  
الجير ذات رصيف طبيعى يمتد ١٤٠٠ ياردة ويسع اربعمائة متر .

ولقد كانت ايطاليا على وشك وضع يدها على ذلك الموقع المنيع  
من الصومال الفرنسى عام ١٩٣٥ لولا امتناع ايطاليا عن تبادل وثائق  
ابرام الاتفاق ( اتفاق موسوليني - لافال )

وعدن اقليم وميناء تقع على الساحل الجنوبي لبلاد العرب من شبه  
جزيرة صغيرة فى مدخل البحر الاحمر . بنيت الميناء على فوهة بركان  
خامد . ومحاطة بصخور منحدره مما جعلها أمنع من عقاب الجو ، وتعتبر  
عدن مفتاح البحر الاحمر الجنوبي . ولو أنها غير صالحة لرسو السفن  
الكبيرة وذلك لتهديد القاذفات الايطالية . التى تغير عليها من ميناء  
عصب كما أن الدور الذى كان مفروضا على الثغرين الصغيرين زيلع  
وبربره أن يقوموا به أصبح دورا ثانويا

### ثغور مصر فى البحر الاحمر

وقبل التكلم عن الثغور المصرية المطله على هذا البحر نقول ان  
طبيعة أراضى الشواطىء المصرية جبلية بين جزيرة الاشرفى الى مصوع  
العميق الذى يقع ورأها والجبال الطبيعية التى تحف بها تجعل منها  
مفتاحا قويا لمطامع ايطاليا البحرية وتكون بداءة خط مواصلات  
الى المحيط الهندي

وكانت هذه الطبيعة تعتبر حاجزا منيعا لم يقتحمه العدو مغير الا نادرا  
ومن منافذ ضيقة ولكن مع ما طرأ من التحسن على وسائل النقل  
البحرى والجوى فى الايام الاخيرة قلت قيمة تلك العقبات الطبيعية التى  
حمت حدود مصر الشرقىة الجنوبية منذ أجيال

ويحتوى شاطئ البحر الاحمر على عدة موانى وجزر ذات مناعة  
طبيعية لها خطورتها الحربية . وأهم تلك الموانى مر ذكرها فى كتب  
الجغرافية العسكرية بشئ قليل من التفصيل ولسنا نستطيع هنا سوى  
أن نتكلم باختصار عن كل منها

السويس . الفردقة . سفاجة . القصير . وأهم الموانى السودانية  
بور سودان وسواكن ومن الثغور مرسى ثلبل وبرنيس ومرسى حلايب

سم ابو زينة والطور على شاطئ شبه جزيرة سيناء الغربى  
فبالقرب من السويس تقع اكبر محطات تكرير البترول فى افريقية  
وهذه الميناء تعتبر محطة لتكوين القوات البحرية والجوية من والى الشرق  
والى جنوب السويس بمسافة ١٨٠ ميلا يوجد ميناء الفردقة وهو  
محصن تحصينا طينيا يجعله صالحا فى وقت الحرب وهى فى مفترق ثلاثة  
طرق مهمة أولها الى السويس وثانها الى قنا وثالثها الى سفاجة . وقد  
تكون الفردقة محطة هامة للبترول ومغنا ثمين للعدو لتكوينه بالزيت كما  
انها محطة طيران جيدة فى منطقة البحر الاحمر (١)

ومما يزيد فى أهمية الفردقة وقوعها فى مدخل خليج السويس فالعدو

---

(١) اقتبسنا المعلومات المتعلقة بموانى البحر الاحمر من مقال  
نشر بمجريدة المقطم بتوقيع اسم مستعار (تحوتمس) نشر منذ طامين



الذى يستولى على هذا الموقع يتسلط على طريق المواصلات في خليج السويس بأساطيله وغواصاته ويهدد مديريات الوجه القبلي بسلاحه الجوي .

### سفاجة والقصير

يقع ميناء سفاجة في سفح جبال شاهقة وهو محصن تحصينا طبيعيا لا مثيل له في الموانئ المصرية وتبعد من الفردقة بنحو ٤٥ ميلا بحريا . وتشرف على مينائها جزيرة تمتد  $\frac{3}{4}$  ٤ ميلا طولا و  $\frac{3}{4}$  ١ ميلا عرضا . وتصلح هذه الجزيرة لأن تكون موقعا لمدفعية قوية بعيدة المدى تحمي الميناء من جهة البحر في دائرة واسعة

وسفاجة تصلح لأن تكون قاعدة بحرية عظمى يأوى إليها أى أسطول مهما عظمت سفنه وكذلك تكون محطة هامة للطائرات البحرية وقد يكون في الامكان جعل هذا الميناء أكبر الموانئ المصرية في البحر الاحمر وعلى الاخص اذا اتصل بداخلى الوجه القبلى بعد شق الطرق منه واليه

وتقع القصير جنوبى سفاجة بنحو ٤٤ ميلا بحريا وهى ميناء مكشوف غير محصنة تحصينا طبيعيا وهو لا يصلح لأن تكون ميناء حريا . ولكى تكون خطا دفاعيا عن مديريات الوجه القبلى يجب أن توجد بها مدفعية قوية تحميها من الغزو البحرى .

وكانت القصير أم الموانئ المصرية قبل الفتح العثمانى على رأس الطريق المباشر لنقل البضائع التى ترد الى داخل القطر والموانئ الاوربية . واستمرت كذلك حتى اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح

وقد فطن نابليون الى أهميتها في حملته على مصر وكانت في أيام المغفور  
له محمد على باشا من الموانئ المحصنة ولكن بمجرد فتح قناة السويس  
فقدت ما بق من أهميتها

### مرافئ شبه جزيرة سيناء

شبه جزيرة سيناء عبارة عن جزء من قارة آسيا يمتد حدها من قناة  
السويس الى الخط الواصل بين رفح على شاطئ البحر الابيض المتوسط  
وبين طابا بالقرب من رأس خليج العقبة. وأهم مدنها العريش والطور  
وكانت نخل في يوم من الأيام عاصمة سيناء وهي اليوم نقطة مهمة  
ثم أبو زينة

تبعد أبو زينة خمسين ميلا عن السويس ( ٦٨ ميلا بحريا ) وعلى  
مسافة ١١ ميلا الى الجنوب الشرقى من جبل حمام فرعون وتحف بها  
مياه ضحل لمسافة ثلاثة أرباع الميل فى اتجاه جنوبى . وهى مقر شركة  
تعددين سيناء لاستخراج المنجنيز . وتقابلها على الشاطئ الأفريقى  
مرسى ثلث

وعلى مسافة ١٢٦ كيلو متر من أبو زينة تقع الطور التى يطلق  
عليها مفتاح شبه جزيرة سيناء . وهى صالحة لأن تكون محطة للتنمين البحرى  
وكانت للطور أهمية تجارية عظيمة للتجارة الهندية وكانت مركزا  
لواردات الشرق الأقصى وصادراته بين القرنين الثالث عشر والخامس عشر  
ولما اكتشف البرتغاليون طريق رأس الرجاء الصالح قلت أهمية خليج  
السويس ( منذ القرن السادس عشر ) الى أن عادت أهميته بعد

فتح القناة (١).

وكانت بالطور قلعة ترى أطلالها الى اليوم وهي متصلة بطريق  
منهد بيناء السويس

### خليج العقبة

تكلمنا عن موانئ خليج السويس المصرية . وتحدث الآن عن  
أهم ما في خليج العقبة من ثغور . تتمتع العقبة بميزتين جليتين جعلتا لها  
مقاما ممتازا . هما موقعها الحربى الحصين وموقعها التجارى الفذ . فهي  
من الوجهة الحرية تسيطر على الخليج المعروف باسمها سيطرة مطلقة  
يجعل الاسطول الراسى في مينائها آمنا لان هذا الخليج حصن طبيعى  
خصوصا اذا أكمل الانسان عمل الطبيعة فزاد في تحصينه

والعقبة مفتاح شبه الجزيرة العربية اذا وقعت في أيدي العدو هددت  
بلاد العرب ولا يقل موقع العقبة التجارى أهمية عن موقعها الحربى فهي  
واقعة على مفترق طرق مصر والعراق والجزيرة . وعلى خليجها تلتقى  
حدود الحجاز ومصر وفلسطين وشرق الاردن

وكانت للعقبة منذ الحروب الصليبية أهمية حرية . فقد حاول أحد  
أمراء الصليبيين واسمه الفارس « رينجالد دى شاتينون » الاستيلاء عليها  
فاحتلها وأعد أسطولا عول بواسطته على مهاجمة الديار المقدسة في  
الجزيرة العربية ولكنه عاد في النهاية مهزوما واذا رجعنا الى تاريخ العقبة  
منذ العصور الوسيطة لوجدناها خضعت للسلطان المصرى يؤيد ذلك قلعتها

(١) راجع كتاب مشاهدات في الصحراء الشرقية وسيناء . للمصاغ

رفعت الجوهري ص ٨٦ — ٩٠

القائمة الى اليوم والتي تحتفظ جذرانا باسم بانى القلعة السلطان قنصوه الغورى.  
وتواجد العقبة ميناء طابة الصغيرة

### جزر البحر الاحمر

بالبحر الاحمر بعض الجزائر القليلة الالهية يسكنها حراس الفئارات  
وسنين أهمية هذه الجزائر العسكرية وأهم هذه الجزر هي:  
الاشرف وجوبال وشدوان جفاطين وزبرجد (سنت جون). ويوجد  
بخليج العقبة ثلاثة جزر هي تيران وسنافر وفرعون  
جزيره شدوان

يطلق عليها «صخرة جبل طارق مصر» أو جزيرة كلاب البحر  
وهي منبعا الموقع جبلية الطبيعة تقع في نهاية خليج السويس من الجنوب  
وتبعد ١٧ ميلا عن الغردقة وتوسط بوغاز جوبل البالغ عرضه ١٢ ميلا  
ويبلغ طول الجزيرة ثمانية أميال وعرضها ميلان ونصف في أوسع  
أجزائها ويبلغ ارتفاع أعلا تلالها ١٩٠ قدما وتقطع تلالها وديان كثيرة  
وتحيط الجزيرة شعب مرجانية . وهذه الجزيرة ذات موقع حصين تتحكم  
في طريق الملاحة الدولى بين الشرق والغرب

ولذلك لا يمكن أن يجهل أحد أهمية موقعها للارتفاع به الى أقصى  
حد يمكن في حماية خليج السويس والدفاع عن قاعدة الغردقة  
فاز انتقلنا الى جزر جفاطين التى تتألف من خمسة جزائر صغيرة  
وجدناها قاحلة وهذه تبعد جنوبى جزيرة شدوان بمسافة تراوح بين ١٢  
الى ١٧ ميلا . وتقع بعيدة عن الشاطئ المصرى بمسافة ٧ أميال  
وبالقرب من راس بناس تقع جزيرة الزبرجد (سنت جون) وهى

صغيرة مستديرة الشكل ترتفع سبعمائة قدم فوق سطح البحر ويتوسطها  
تل بركاني . وقد كانت الجزيرة في أيامها الماضية مشهورة لزبرجدها  
ولكن ضاعت أهميتها خلال المائة عام الأخيرة

### جزائر خليج العقبة

يتمد خليج العقبة ٩٦ ميلا ويختلف عرضه من ٧ الى ١٤ ميلا  
وتشرف على شاطئيه جبال جرانيتية شاهقة . وتهب عليه رياح عاصفة  
شديدة في معظم أوقات السنة فتعذر الملاحة الشراعية فيه . وتكاد  
تسد مدخل الخليج جزيرة تيران التي تمتد الى الشاطئ الاسوى بسلسلة  
من الشعاب المرجانية . وهي تبعد مسافة أربعة أميال عن شاطئ  
شبه جزيرة سيناء

تمتد جزيرة تيران سبعة أو ثمانية أميال طولاً وخمسة عرضاً .  
وتقع في منتصف ساحلها الجنوبي أعلى قمة في الجزيرة يبلغ ارتفاعها  
سبعمائة قدم . أما الجزيرة فعظمها رمل . وتحكم هذه الجزيرة في مدخل  
خليج العقبة . ولذلك فهي مهمة جداً من وجهة الدفاع السعودية . وتقابلها  
على الساحل المصري نقطة لا تقل عنها أهمية من الناحية العسكرية وهي  
منطقة رأس بناس التي تبعد عنها ميلين

وهناك جزيرة سنافر التي تبعد ميلين شرقي تيران . وهي جزيرة  
كبيرة مستديرة الشكل وفيها مرسى طيب لرسو السفن وفي مأمن ضد  
الرياح الشديدة . وعلى مقربة من سنافر توجد جزيرتا شوشه وبرقان  
وعلى بعد ثمانية أميال من العقبة تقع جزيرة فرعون ويبلغ محيطها

نحو ألف متر وهي مولفة من أكتين صغيرتين بينهما فرجة ضيقة  
وعلى قتي الاكتين خرائب حصن قديم لم يبق منه سوى صهريج ماء  
ويحزن لللال والذخيرة ومساكن للجند

### البحر الأحمر والأمبراطورية

٤ إلى قناة السويس وباب المندب مفتاحا هذا البحر الذي يلعب اليوم  
دورا خطيرا في النضال بين بريطانيا ودولتي المحور . اذا يعتبر باب  
المندب بمثابة باب حصين له السيطرة على الداخل إلى البحر الأحمر  
والخارج منه . والمتسيطر عليه يقبض في يده أهم خطوط المواصلات  
الاوربية الى الشرق

لقد عنت بريطانيا منذ عام ١٩٣٧ بعد اتمام اخضاع الحبشة لاطاليا  
وتحصين مينائي عصب ومصوع بتحصين سواحل بوغاز باب المندب  
يحصينا قويا حديثا لتمنع كل قوة بحرية معادية من الوصول الى المحيط  
الهندي مارة بهذا البوغاز اذا اقتضت الحرب ذلك ولتحاصر وتقضي  
على اية قوة بحرية معادية يمكن أن تفلت من رقابة حصون البوغاز  
لتدخل البحر الأحمر . والاحتفاظ بهذه السيطرة معناه استمرار السيادة  
البحرية لبريطانيا وحدها فقط في المياه الاسيوية الافريقية . وسواء أكان  
البحر الأحمر مكملا للبحر الأبيض المتوسط أم مستقلا بمياهه فانه يعتبر  
شريانا حيويا للامبراطورية التي يسود نفوذها في الشرقين الأدنى والوسطى .

بحر الرحمن زكى

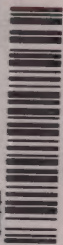








Bibliotheca Alexandrina



0464354